

第16回兵庫県港湾審議会 姫路港特別部会

議 事 録

令和5年1月18日

兵庫県土木部

兵庫県港湾審議会姫路港部会

日 時：令和5年1月18日（水）

場 所：ラッセホール 地下1階 リリー

○上村港湾課副課長 定刻より少し早いですけれども、皆様おそろいですので、ただいまから第59回兵庫県港湾審議会第16回姫路港特別港部会を開催いたします。

本日、司会進行を務めさせていただきます、兵庫県港湾課副課長上村です。よろしくお願いいたします。そうしましたら、座って進めさせていただきます。

初めに、ウェブで御参加される方への注意事項を御説明いたします。独自に録画、録音、写真撮影はしないようにお願いします。また、会議中はマイク機能をミュート、カメラ機能についてはオフで御参加をお願いします。

御発言の際はマイクのミュートを解除していただき、カメラをオンにいただいた上で、所属・氏名をおっしゃっていただいてから発言をお願いします。もし、マイクが御利用できない場合はチャット機能を御利用してください。

続きまして、本日の資料につきましてですけれども、お手元に配布しております、配布資料一覧で御確認をお願いします。ウェブで参加の方につきましては、事前に送付させていただいている資料で御確認をしてください。資料につきましては、会議次第、配席図、出席者名簿、資料1（1）、1（2）、資料2（1）、2（2）、2（3）、資料3（1）、3（2）になっております。よろしいでしょうか。

そうしましたら開催に当たりまして、兵庫県土木部次長の上田より、御挨拶を申し上げます。

○上田土木部次長 失礼します。兵庫県土木部次長の上田でございます。平素は、委員の先生方におかれましては、兵庫県の土木行政、特に港湾行政に関しまして格別の御指導と御協力を賜っておりますことを、この場をお借りしましてお礼申し上げます。

さて、姫路港では、昨年度より広畑港地区の国際物流ターミナルの整備といたしまして、-14m岸壁及び臨港道路網干沖線に着手していただいております、国土交通省様をはじめとする関係者の皆様には厚く御礼申し上げたいところでございます。

県といたしましても、臨港道路広畑線の拡幅及び埠頭用地の整備を進めてございまして、姫路港の物流機能強化を進めているところでございます。一方、世界で頻発します

自然災害への危機感を背景に国際的な脱炭素の動きが加速してございまして、本県でも姫路港を中心といたしました播磨臨海地域カーボンニュートラルポート形成計画を昨年7月から着手、作成に入ったところでございます。この地域は、発電所や鉄鋼化学工業など産業が立地し、製造品出荷額が全国第2位、そしてLNG発電量が瀬戸内海では第1位ということで、エネルギー消費量は極めて大きく、CO₂の排出削減の効果が非常に高い地域でございます。このため、当地域におきまして、産業の脱炭素化や水素等のサプライチェーン拠点化に取り組むことといたしております。今年度の夏頃をめどに、このCNP計画の策定を目指しているところでございます。このCNP計画につきましては、後ほど御説明させていただこうと思っております。この計画の内容によりましては、近く、この姫路港の港湾計画を改めて変更する可能性もございまして、またその際には御相談させていただきたいと思っております。

さて、本日の御審議いただきます「姫路港港湾計画（軽易な変更）」案の内容でございますけれども、広畑地区における危険物取扱施設の変更、それに伴う広畑地区及び網干沖地区の水域施設計画の変更、さらには、中島地区におけます土地利用計画の変更に関するものでございます。

十分な御審議を賜りますようお願い申し上げます。誠に簡単ではございますけれども、冒頭の挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

○上村港湾課副課長 ありがとうございます。

それでは、議事に入ります前に、本会の成立要件につきまして御報告申し上げます。委員11名のうち、出席者10名の御出席をいただいております。過半数を超えておりますので、兵庫県港湾審議会条例第5条第2項の規定により本会は成立しております。

これより、お手元の議事次第に基づきまして議事を進行してまいります。

まず、本日会場にお越しになられております委員の御紹介をさせていただきます。神戸大学大学院教授で、兵庫県港湾審議会会長及び姫路港特別部会会長である竹林委員でございます。

○竹林特別部会長 どうも、竹林です。よろしくお願いいたします。

○上村港湾課副課長 一般財団法人みなと総合研究財団理事長の山縣委員でございます。

○山縣委員 山縣です。よろしくお願いいたします。

○上村港湾課副課長 兵庫県漁業協同組合連合会代表理事会理事会長の田沼委員でございます。

- 田沼委員 田沼です。よろしくお願ひします。
 - 上村港湾課副課長 姫路港運協会会長の水田委員でございます。
 - 水田委員 水田です。よろしくお願ひします。
 - 上村港湾課副課長 姫路市長清元委員の代理でございます、姫路市産業振興課港湾振興室長の高馬室長でございます。
 - 高馬委員 高馬でございます。よろしくお願ひいたします。
 - 上村港湾課副課長 近畿地方整備局、渡辺委員の代理でございます、近畿地方整備局神戸港湾事務所の中本所長でございます。
 - 中本委員 中本です。よろしくお願ひいたします。
 - 上村港湾課副課長 姫路港長の榊原委員でございます。
 - 榊原委員 榊原です。よろしくお願ひします。
 - 上村港湾課副課長 続きまして、ウェブで参加されております委員の御紹介をさせていただきます。
- 流通科学大学教授の今西委員でございます。
- 今西委員 よろしくお願ひします。
 - 上村港湾課副課長 神戸大学准教授の鍬田委員でございます。
 - 鍬田委員 鍬田でございます。よろしくお願ひいたします。
 - 上村港湾課副課長 大阪産業大学教授の田中委員でございます。
 - 田中委員 田中でございます。よろしくお願ひします。
 - 上村港湾課副課長 それでは、兵庫県港湾審議会運営要項第5条の規定によりまして、竹林特別部会長が議長を務めることになっております。竹林特別部会長、よろしくお願ひします。
 - 竹林特別部会長 どうも、こんにちは。竹林でございます。どうも、よろしくお願ひします。

委員の皆様には、大変御多忙の中出席いただきましてありがとうございます。皆様御協力の下、議事を進行させていただきたいと思ひますので、御協力をよろしくお願ひします。

それでは、当審議会運営要綱第8条第2項に規定されております本日の特別部会の議事録の署名人といたしまして、今西委員と水田委員にお願ひしたいと思ひます。よろしいでしょうか。どうもありがとうございます。

○今西委員 分かりました。

○竹林特別部会長 どうもありがとうございます。

では、早速ですけれども、議事に入らせていただきたいと思います。

さきに令和5年1月5日付で兵庫県知事から当港湾審議会に諮問があり、運営要綱第9条第2項の規定により、姫路港特別部会で審議を行います。本日は、姫路港において港湾施設等の変更を行うため、「姫路港港湾計画（軽易な変更）」について審議いただきます。「姫路港港湾計画（軽易な変更）」の内容につきまして、事務局から説明をお願いしたいと思います。

○林港湾計画班長 港湾課港湾計画課の林と申します。どうぞよろしくお願いたします。座って説明させていただきます。

計画書、港湾計画の計画書のほうはお手元にお配りしていますA4縦の資料2（2）と資料2（3）となりますけれども、こちらのほうは文字中心となっております少し分かりにくいですので、別途分かりやすくまとめたものをスライドで御説明をさせていただきます。なお、お手元の資料2（1）にスライドと同じものをお配りしておりますので、御参照ください。

それでは、画面のほう御覧いただきたいと思います。まず、今回の軽易な変更の概要についてです。変更箇所はスライド下の計画図に示しました2か所の赤丸の箇所です。左の赤丸が広畑地区の立地企業の要請によります、危険物取扱施設計画の変更及びそれに伴う水域施設計画の変更でございます。右の赤丸は中島地区の埠頭用地の不足に対応するため、土地利用計画を変更するものでございます。今回、この2か所の変更を検討しております。

次のスライド。まずは、広畑地区、網干沖地区についての変更でございます。今回計画では、広畑ターミナル株式会社からの要請によりまして、専用ドルフィンについて計画上、画面で矢印2本示しておりますが、真ん中から広畑ターミナルが、そこから矢印で2本示しております。この計画上2基あるうちの未施工の1基分、北側のバツと書いてあるほうですけれども、こちらを計画から削除するものでございます。この専用ドルフィンの削除に伴いまして、前面の航路・泊地の適正範囲を改めて検討し、見直すものでございます。この航路・泊地を利用される吉美公共埠頭の利用者様や、ダイセル株式会社様などの航路利用者にヒアリングした上で、赤色の範囲に若干航路幅を見直すという変更をしたいと考えております。この後、内容を御説明いたします。

変更目的をまとめております。(1)として、立地企業から専用ドルフィンを今後も整備する予定がないことから、港湾計画から削除するよう要請を受けましたため、ドルフィン1基を削除するといった危険物取扱施設計画の変更を行います。次に(2)として、専用施設を削除すれば前面泊地の範囲も変わりますので、このたび航路・泊地を変更するものでございます。

次のスライド。まず、危険物取扱施設計画の変更です。左図の赤丸にあります。先ほど申し上げました広畑ターミナル株式会社が計画として位置づけています2基の専用ドルフィンのうち、未整備の専用ドルフィン1基を計画上から削除するというのをいたします。

次のスライド。次に、水域施設計画の変更です。左の図におきまして、赤線で囲みました航路・泊地、現在43.7ヘクタール、数字で示してございますが、この航路・泊地を右図のように35.1ヘクタールに変更するというのをいたしたいと思っております。また、小さく赤線で囲んでおります泊地の面積、既定計画では0.3ヘクタールです。こちらを右図のように3.3ヘクタールに変更いたします。この考え方でございますが、右の四角の中のとおり、この航路の対象船舶は6,000DWT級で全長108メートルの船舶となります。港湾基準によるすれ違いの可能幅の考え方は、船長の1.5倍となりますので、必要航路幅162メートルとなります。今回計画は、これを丸めた170メートル幅を確保して余剰範囲を計画から削除するというものでございます。

なお、先ほど現状の幅が220メートルから170メートル計画に変更すると申し上げましたが、現状で水深が確保されてる幅は100メートルの幅しか浚渫がされておられません、未完成の状況でございます。今後浚渫を実施して、適切な幅を確保してまいりたいと思っております。

次のスライドお願いします。続いて、専用ドルフィンの操船例図についてでございます。広畑タンクターミナルの専用埠頭、対象船舶は2,000DWT級で、全長77メートルの船舶でございます。港湾基準による自力回頭に必要な水域の考え方は、船長の2倍を直径とする円とされておりますため、直径154メートルの回頭円が泊地の中に収まる形であればいいということをこちらで確認しております。

次、お願いします。続いて、桁下空間の設定でございます。航路・泊地のために確保すべき桁下空間の幅につきましてですが、現行220メートルの幅となっておりますが、今回水域施設計画の変更を受けまして、170メートルの幅に変更するものでござ

います。桁下高さにつきましては、現行計画と同様、ほぼ最高高潮面から30メートル加えた高さに設定していて、こちらは計画変更ございません。

続きまして、中島地区の変更でございます。中島埠頭用地は姫路港においてコークスなどの黒物の取扱いを集約しております地区で、取扱量が顕著に推移している地区となっております。現在、埠頭用地は全て貸出ししているという状況でございます。利用者の方から新規貨物を取り扱うために埠頭用地を増やしたいというような要望を受けているところでございます。このため、南側の先端部分が、画面上赤囲みしたエリアについて、現行計画は緑地で未整備の状態でございますが、この2ヘクタールを埠頭用地に変更したいと考えているものでございます。

次のページをお願いします。変更の目的といたしましては、この(1)のとおり埠頭用地の不足に対応するとともに、非金属鉱物等の貨物を取り扱うために土地利用計画を変更するものとしております。

次、お願いします。土地利用計画の変更の内容でございます。埠頭用地を既定計画、左の図ですけれども、こちらのほうでは15.6ヘクタールになっておりますが、それを右の今回計画、赤囲みの2ヘクタールを足して17.6ヘクタールにするとともに、緑地につきましては、今の港湾計画上この(1)～(4)の合計の面積として既定計画7ヘクタールから5ヘクタール、そのちょうど2ヘクタール分を減らすという形の変更をするものでございます。左図の既定計画にあります赤字の埠頭用地2.7ヘクタール、それは右の図ではなくなっているんですが、これ特に何か変更するというわけではありません。既に全て貸出しして使用されてる区域であるため、既設の色に変更をしております。

なお、現在未整備の状況にあります緑地でございますけれども、これまで特段の整備要望はなく、見直すことにつきまして特に地元市のほうからも異論等がない。という状況でございます。

次のページを御覧ください。続いて、今回の変更に係る環境影響についてでございます。まず1番、大気質についてです。今回計画により、入港船舶隻数の増加が予測されますが、増加率は微小でございますため、環境影響は軽微であると考えられます。

次に、騒音・振動につきましては、新たな騒音・振動の発生源となります施設の設置はございませんので、環境への影響は軽微であると考えられます。

次に、生態系につきましては、地形の改変は軽微であるため、植生・陸生動物・海生

生物への影響は小さいとは考えられるんですけども、緑地、現状緑地で陸地になっている部分からの変更ということになるために、本計画の実施に当たりましては環境保全について十分な配慮を行うなど、環境に対して影響を可能な限り少なくするという予定でございます。これらのことから、今回計画によって環境への影響は軽微であると考えております。

最後に、今後のスケジュールについてお示しします。この審議会後、2月初旬をめどに港湾計画の概要を公示いたしまして、国土交通大臣に計画を送付いたします。その後、中島地区におきましては用地整備を行った上で、令和6年度以降に新規貨物等を取り扱う予定というふうにしております。

説明は以上でございます。よろしく願いいたします。

○竹林特別部会長 どうもありがとうございました。

ただいま事務局から説明がありました、「姫路港港湾計画（軽易な変更）」について、御質問あるいは御意見ございましたらお願いしたいと思います。フロアの場合はこれで全然問題ないんですけども、ウェブ参加の委員の先生方には、発言される際はミュートを解除していただいて、カメラをオンにしてください、さらに所属、お名前とおっしゃっていただくようよろしくお願いいたします。何か質問あるいは御意見等ございますでしょうか。いかがでしょう。

質問が出るまで私のほうで申し上げますけど、姫路港の航路・泊地の変更ですが、これについてはこうなんかと思うんですけど、林班長から説明があった中で多少気になったのは、220mから170mに狭めると、それはそうとして、一応基準に達してるというか、浚渫できているのが100メートルしかないっていうのは、まだ未完成ですが、それなりに見込みは立ってるんでしょうかっていうのは、一応私の質問というか、やっぱり港湾事業なんで時間かかるというのはよく分かってるんですけど、なかなか大分余ってますからどうなんだろうという。

○林港湾計画班長 ありがとうございます。当該地区が国土交通省様におかれて直轄で実施していただいています。広畑地区の国際物流ターミナル、整備事業の一環のエリアにもなっております、その工事に関しても、この航路がまだ架設等の計画っていうのがまだ分からない状況ではございますが、影響があるという可能性もございます。ですので、このたびにきっちりと浚渫をして必要な航路幅を確保していきたいというふうに考えているところでございます。

○竹林特別部会長 できるだけ早期というか、お願いできたらと思いますけどね。

○林港湾計画班長 はい。かしこまりました。

○竹林特別部会長 お願いします。はい、どうもです。

いかがでしょう。

○田中委員 大阪産業大学の田中ですが、よろしいでしょうか。

○竹林特別部会長 田中先生、お願いいたします。

○田中委員 環境に及ぼす影響について御説明があったんですけども、この生態系の影響と評価の事前調査というのはどのような内容を想定されているのでしょうか。

○竹林特別部会長 事務局お願いします。

○林港湾計画班長 はい。こちらのほうは、特段アセスといった何かルールに縛られた、ルールに基づいて何かしないといけないという対象ではない、今回の軽易な変更ということになってございますので、現地を調べるというのは、海生生物というのは、陸地でするので植生とか陸生生物種になるかと思いますが、こういったもので貴重種があるのかなのか、そういったことをある程度つかんで、必要があればそういう対策をしていきたいと、そういうふうに考えてございます。

○田中委員 ありがとうございます。私、兵庫県の環境影響評価の委員会も行ってるんですけども、以前姫路の発電所の新築のときに空き地に建てるっていうのがあって、空き地なんですけどコアジサシとか、たしか、だったと思うんですが、荒地地みたいなところが好きでそこに営巣しているような野鳥とかがいたりするので、ちょっと気をつけていただいたほうがいいかなというふうに思っております。また御検討いただければと思います。

○林港湾計画班長 かしこまりました。ありがとうございます。

○竹林特別部会長 田中先生よろしいでしょうか。

○田中委員 はい。

○竹林特別部会長 どうもありがとうございました。そうですね、私は琵琶湖の近く住んでますけど、琵琶湖の近くというのはガレ場があるとコアジサシがやってきますからね。あれ貴重種らしいので、くれぐれもそういった鳥類の保護はよろしくをお願いいたします。

ほか、いかがでしょう。フロアからもいただければと思いますけど。どうでしょう。

特にございませんでしょうか。

特に意見がないようでございますので、「姫路港港湾計画（軽易な変更）」につきまし

ては、本特別部会の結論といたしまして、原案に対して異議ありませんと答申したいと思っておりますけれどもよろしいでしょうか。

(「異議なし」)

○竹林特別部会長 どうもありがとうございました。ウェブのほうからも異議なしということでしたので、兵庫県知事に対して、原案に対して異議ありませんと答申したいと思っております。「兵庫県港湾計画（軽易な変更）」につきましては、答申後、速やかに港湾計画変更の手続きを進めていただくようお願いいたします。皆さんの御協力によりまして円滑に議事が進みましたことを御礼申し上げたいと思っております。

本日の審議につきましては、これで終了でございます。御協力ありがとうございました。では、司会は、進行は事務局のほうにお返しします。

○上村港湾課副課長 竹林会長をはじめ、委員の皆様、御審議お疲れさまでした。本日の御審議いただきました港湾計画の軽易な変更につきましては、いただいた答申を踏まえまして、後日、国土交通省に内容を送付するとともに県公報に掲載しまして、計画の変更手続きを完了させていただきます。

続きまして、次第3その他、報告事項につきましては、事務局のほうから説明させていただきます。

○林港湾計画班長 それでは、この場をお借りしまして現在、県のほうで検討を進めております「播磨臨海地域カーボンニュートラルポート形成計画」というものの検討状況につきまして、御報告させていただきます。スライドのほうお示しさせていただきます。お手元にも資料3という形でお配りしておりますので御覧ください。

昨年7月29日に第1回の協議会を公開で開催させていただいております、その資料で御説明をさせていただきます。

まず、播磨臨海地域の特徴でございます。播磨臨海地域は左下のグラフのように製造品出荷額は豊田市に次ぐ全国第2位の規模でございます、右下の表のように世界トップシェアの企業が多く立地する全国屈指のものづくり拠点となっております。

次のスライドお願いします。次に、播磨臨海地域の物流拠点であります姫路港につきましてですが、冒頭、次長のほうから話もございましたが、LNG発電所の認可出力が瀬戸内海の港の中で左の表のように第1位、さらに現在、広畑バイオマス発電所、また姫路天然ガス発電所が現在建設中であるなど、電気やガスといった近畿のエネルギーの供給基地というふうになってございます。

次のページをお願いします。次に播磨臨海地域の物流拠点を担当する姫路港及び隣接する東播磨港の特徴でございます。姫路港は年間取扱量で最も多いものがLNGで、輸入LNGは全国第3位の規模でございます。となりの東播磨港につきましても、年間取扱量で最も多いものは鉄鉱石で、輸入鉄鉱石もこちらも全国第3位の規模となっております。これらの輸入元はいずれも姉妹提携しております西オーストラリア州の港がトップシェアになってるという状況でございます。

次のスライドをお願いします。次に、姫路港の取扱貨物の特徴でございます。主に搬入の半分以上をLNGが占めておりまして、その他、鉄鋼・石炭・化学薬品など搬入し、それらを用いて背後圏で加工され、右のグラフのように鋼材や化学薬品等で搬出されているという傾向がうかがえます。次に、東播磨港の特徴でございます。主に鉄鉱石や石炭、石灰石などを搬入し、それらを用いて背後圏で加工され、鋼材・鉄鋼等で搬出されているという傾向がうかがえます。

次のスライドをお願いします。ここからが、播磨臨海地域のCNP、カーボンニュートラルポートの形成の必要性でございます。これまでに御説明したように、①番、姫路港の輸入LNGが全国第3位という大きい規模であること、②番、製造品出荷額が全国2位の規模であること、③番、姫路港のLNG発電量が瀬戸内海第1位であることから、このエリアは大変エネルギー需要が大きいエリアであるということがうかがえます。また、④番、LNGの輸入元が県と姉妹提携にありまして、非化石エネルギーの導入を州として進められております西オーストラリア州であることや、地理的な位置が他の瀬戸内港湾と連携しやすい位置にあること、また、⑥番、大型タンカーが切断可能な航路や岸壁があるということなどから、姫路港は次世代エネルギーの受入れ拠点として高いポテンシャルを有しているというふうに考えております。

次のページをお願いします。播磨臨海地域の臨海部のCO₂排出量でございます。ここで播磨臨海地域といいますと、姫路・加古川・高砂の臨海部の企業を選定しております。このエリアの産業業務部門で見た場合ですが、県全体のCO₂排出量が4300万トン、県全体の産業部門と業務部門の合計が4300万トンであるのに対しまして、この3市の臨海部のエリアだけで約半分、48%を占めているという状況でございます。このエリアの脱炭素というのが、やはり県全体の脱炭素の進展に大きく寄与するエリアであるというふうに考えられます。

次に、この地域は播磨臨海地域道路をはじめとし、様々な事業が今、検討を進められ

ております。西のほうでは埋立て事業や港湾整備事業、東のほうでは播磨南北道路などの道路事業が進められておりまして、今回のCNP形成を並行して進めることで、周辺域を含む面的なCNP形成をより促進できる地域であるというふうに考えられます。

次のスライドをお願いします。この地域で様々な、既に取り組みが行われております。例えば、各地元市さんがゼロカーボンシティ宣言を行われております。姫路市さんでは、ゼロカーボンキャッスル構想が脱炭素先行地域に選定されたことや、立地企業におきましても、三菱重工業さんが水素パーク、新しいエネルギーの実証が始まっております。また、昨年8月には関西電力さんが政策支援の獲得を前提に、姫路エリアに水素受入れ拠点の形成を検討するということを発表されております。この資料が7月末の時点での資料ですので、そこはまだ掲載ができてなかった状態ですが、その後、関西電力さんがこういうふうに発表していただいております。

このように、様々な取り組みが始まりつつありまして、脱炭素の機運も高まっていると。このように、播磨臨海地域は周辺地域に先駆けて脱炭素を進める機運も醸成されていることから、姫路市から加古川市にかけてエリアでCNPの検討を始めることとしたものでございます。

今の検討のスケジュールでございますが、7月29日にこの資料でもちまして第1回協議会を開催させてもらってます。その後、第2回は10月24日に。第3回は12月27日に開催を非公開で開催をさせていただきます。今後、年度内と、あと夏頃に協議会を開催いたしまして、形成計画を取りまとめる予定というふうにしております。この内容によりましては、姫路港港湾計画に反映させる港湾施設等が出てくる可能性があると思っております。その際、皆様にもまた御相談をさせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

なお、参考に資料3(2)にその協議会の設置要綱をお配りしております。企業様、多く参加いただいておりますので、御参照いただければと思います。私からは以上です。

○上村港湾課副課長 ありがとうございます。

ただいまの説明について、御質問等ございましたらお願いします。あと、質問の際には所属、御氏名をおっしゃってからお願いします。山縣委員、お願いします。

○山縣委員 山縣でございます。質問というよりも感想なんですけれども、今回カーボンニュートラルポートに関して、播磨臨海地域でこう協議会作られてまとめられてということで、それは非常に私はいいなと思っております。港単位で姫路港とか東播磨港とか、

それぞれの港でカーボンニュートラルポートっていうのを目指すんじゃなくて、特にこのエリアは、この図面もそうですけど、開発が進んでいますし、将来的には道路交通もよくなるでしょうから、そういう意味で以前の姫路港の部会でも少し申したんですが、やはり一体的に考えていくエリアだと思いますので、これをこういう今回、両地域で考えていくっていうのは非常に有意義だと思いますし、将来的に具体化して港湾計画とか、あるいは長期構想とかという段階になったときに、やはりその一つ一つの港で考えるんじゃなくて、ここ一体的に考えていくということで、ぜひ作業進めていただいたらより有意義なものになるんじゃないかなという意見というか、感想でございます。以上です。

○上村港湾課副課長 ありがとうございます。ほかに。竹林委員、お願いします。

○竹林特別部会長 はい。どうも、竹林です。山縣委員が言われたこと、全くそのとおりなんですよね。どうしてもこの地域って私の持つてる印象は個々に切れてるというか、姫路港は姫路港で高砂は高砂でやってるイメージがすごく私強かったので、今回こう一体成型でやる形に提案します。それも一番、だから今、喫緊の課題になってるそのゼロカーボンをやりたい。これもこのエリア、兵庫県の半分を出してるんですか、これちょっとすごいなって思う、実際製鉄とかああいう昔ながらの化学工業とかでやっぱり強いとこなんで仕方ないかなといえば仕方ないかもしれませんが、でも逆に言うところだからこそ地域一体成型でよくしていこうという雰囲気醸成されるんかなとも思うわけですよ。だから、ぜひともこれ進めていっていただきたいのと同時に、やはりこれ、おそらくこういった形でゼロカーボンを進めていくことになるかと港側から、要は丘側に向かっていろんなものが変わっていくやろうということが考えられるんですよ。だから、その土地利用から背後とつなぐ交通網から、そういったものまで今までとは大分違うものを要求されてくるんじゃないかなろうかと。あるいは、海をもっと使おうやないかとか、いろんな形で変わってくる可能性があると思うので、ある種、ちょっと言い方悪いですけども、試験体みたいな感じになるかと思うんですよ。で、ここでうまくいったものが場合によっては全国に播磨のモデルとかという形で知られていけば一番いいことだと思うんで、そういうのも目指しもってやっていただきたいなというふうに思った次第です。以上です。

○林港湾計画班長 ありがとうございます。カーボンニュートラルポートといいます今、国交省様が旗振られて全国で今、一斉に進めているところでございますが、初めはやはり港単位でっていうのがございまして、我々も姫路港ですのか東播磨港ですのか、

はたまた尼崎西宮芦屋港ですのかというようなことを考えて、どうしてもまず姫路港でこういう背景があるので考え始めたところ、やはりこのエリアっていうのは非常にエネルギーが多く使用されてるエリアで、やはり市域の境ではなかなか地域をまとめて考えられないなっていうのがございまして、その辺りを柔軟に考えるように東播磨港のほうまで大分伸ばした範囲で今、考えようとさせてもらってます。国交省さんとはこのCNP計画の取扱いについて、国交省さんは一応港の範囲でということになってますので、こちらが播磨臨海地域ってまとめたときにどんな出し方にするかっていうのは今、御相談をさせていただいているところで、御指摘のとおり、やっぱり背景の状況に応じて柔軟に考えていく必要があるのかなと思っております。

また先生から海と丘のというお話ございましたが、まさに姫路でこれだけエネルギーが使われているということは、サプライチェーンの拠点っていうのがやはり姫路に必要なのかなと考えております。そうすると、やっぱり海から入れて、それを丘に上げて中にどう配送、配給していくかっていうようなところも含めて、エリアの脱炭素、そしてその周辺エリアでも波及するような、そんな脱炭素を皆様と今、考えようとしてるところでございます。また御指導よろしく願いいたします。ありがとうございます。

○上村港湾課副課長 ほかに御質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

そうしましたら、これで本日の兵庫県港湾審議会姫路港特別部会は、これをもって閉会とさせていただきます。本日は、お忙しい中ありがとうございました。

_____(署名人)_____印

_____(署名人)_____印